



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

FACULTADE DE DEREITO

**ANÁLISIS DE LA
RESPONSABILIDAD CIVIL
DE UN ABORDAJE**

Javier Núñez Vázquez

Trabajo de Fin de Grado en Derecho

2018/2019

(Programa de simultaneidad del Grado de Derecho y ADE)

Tutor: Prof. Dr. D. José Ramón Ruíz García.

ÍNDICE:

I.	Abreviaturas:	4
II.	Antecedentes de hecho	6
III.	Introducción	9
IV.	Determine por qué el práctico del puerto de Barcelona subió a bordo del B/Q Laso durante su maniobra de salida de dicho puerto. Analice cuáles eran sus funciones, obligaciones y responsabilidad durante la ejecución del practicaaje.	11
IV.1.	La figura del práctico.	11
IV.2.	Obligatoriedad del servicio portuario de practicaaje	12
IV.3.	Funciones, obligaciones y responsabilidad del práctico	13
V.	Determine las razones por las que la colisión entre ambos buques se puede encuadrar en la institución del abordaje.	16
V.1.	Normativa reguladora del abordaje	16
V.2.	Concepto jurídico del abordaje	17
V.3.	Buques, embarcaciones, artefactos flotantes y plataformas fijas	18
V.3.A.	Buque	18
V.3.B.	Embarcación y unidad menor.....	19
V.3.C.	Artefacto naval	19
V.3.D.	Plataforma fija.....	19
V.4.	Exigencia de que se produzcan daños	20
V.5.	Responsabilidad del abordaje.....	21
V.5.A.	El armador.....	21
V.5.B.	Titular o propietario del artefacto naval	22
V.5.C.	El propietario no armador	22
V.5.D.	Los dependientes del armador	22
V.6.	Clases de abordaje	23
V.6.A.	Abordaje culpable unilateral	23
V.6.B.	Abordaje por culpa común o por culpa compartida	24
V.6.A.	Abordaje fortuito.....	24
V.6.B.	Abordaje dudoso o por causa desconocida	25

VI.	Analice si las medidas adoptadas por el B/Q Laso y por el B/P El Faro para evitar el abordaje se corresponden con una buena práctica marinera y son conformes al Reglamento Internacional para prevenir abordajes.	26
VI.1.	Reglamento Internacional para prevenir los abordajes	27
VI.1.A.	Vigilancia.....	27
VI.1.B.	Velocidad de seguridad.....	27
VI.1.C.	Riesgo de abordaje.....	28
VI.1.D.	Maniobras para evitar el abordaje	29
VI.1.E.	Situación de vuelta encontrada	29
VI.1.F.	Señales de maniobra y advertencia	30
VI.2.	Incumplimientos del Reglamento de los buques B/Q Laso y de B/P El Faro.....	30
VI.2.A.	Incumplimientos de B/Q Laso	30
VI.2.B.	Incumplimientos del B/P El Faro.....	31
VII.	Analice el grado de culpa de los buques B/Q Laso y el B/P El Faro en la colisión y determine su responsabilidad para hacer frente a los perjuicios y daños causados.....	33
VII.1.	Características de la responsabilidad por abordaje	33
VII.1.A.	Responsabilidad extracontractual, contractual y ex delicto	33
VII.1.B.	Responsabilidad directa.....	33
VII.1.C.	Derecho de repetición.....	33
VII.2.	Fundamento de la responsabilidad	34
VII.3.	Requisitos de la responsabilidad	35
VII.3.A.	Culpa	35
VII.3.B.	Relación de dependencia	36
VIII.	Analice la clase de seguro que deben tener ambos buques para cubrir el riesgo por abordaje y hacer frente a los daños y perjuicios derivados del mismo.	38
VIII.1.	Seguro del buque	38
VIII.2.	Seguro de responsabilidad civil del naviero P&I	38
IX.	Determine de qué acciones disponen los herederos legales de los dos marineros fallecidos del B/P El Faro para percibir las indemnizaciones que pudieran corresponderle por su fallecimiento	40
IX.1.	Relaciones laborales en el ámbito naval	40
IX.1.A.	Campo de aplicación	40
IX.1.B.	Entidad gestora específica y Seguridad Social	42

	IX.1.C. Prestaciones específicas	42
X.	Conclusiones generales	44
XI.	Bibliografía.....	46
XII.	Jurisprudencia:	47
	XII.1. Tribunal Supremo.....	47
	XII.2. Audiencia Provincial	47

I. ABREVIATURAS:

AIS: Automatic Identificación System.

AP: Autoridad Portuaria.

AM: Autoridad Marítima.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

B/P: Buque Pesquero.

B/Q: Buque Quimiquero

CC: Código Civil.

Ccom: Código de Comercio.

CE: Constitución Española.

CME: Clúster Marítimo Español.

CMI: Comité Marítimo Internacional.

CNUDMI: Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

Coord: Coordinadores.

CRA: Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje.

Dirs: Directores.

H: Horas

ISM: Instituto Social de la Marina.

LGSS: Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

LNМ: Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

LPSSM: Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

MESS: Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

OJ: Ordenamiento Jurídico.

OMI: Organización Marítima Internacional.

P&I: Protection and Indemnity.

RGP: Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

RR: Reglas de Rotterdam.

SA: Sociedad Anónima.

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial.

SS: Seguridad Social.

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

TRLPEMM: Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

TS: Tribunal Supremo

UE: Unión Europea.

UNCTAD: Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

El día **20 de marzo de 2018** el **buque pesquero (B/P) El Faro**, cuyos propietarios son dos armadores particulares a través de la sociedad civil particular **Ciro**, con matrícula **xxxx** y **pabellón español**, salió de madrugada del Puerto de Barcelona con cuatro tripulantes a bordo para dedicarse a la pesca de arrastre llevándola a cabo en su zona habitual.

A las 14:55H inició su viaje de regreso a puerto. Tras navegar manualmente unos minutos a las 15:02H el patrón puso el piloto automático rumbo 348° y se dedicó a rellenar el informe de marea que tenía que enviar antes de llegar a puerto. El patrón estuvo dedicado a cumplimentar el informe **entre las 15:03H y las 15:10H**

El **buque químiquero (B/Q) Laso**, cuyo propietario y armador es Federico García e Hijos SA, con **pabellón español** y en condición de lastre, salió del mismo Puerto de Barcelona una hora antes con destino al puerto de Alejandría, en Egipto, después de estar toda la mañana atracado en el muelle de la Energía en el puerto de Barcelona.

A las 14:00 horas se produjo el cambio de guardia a bordo del buque Laso. Entre otros miembros de la tripulación, el primer oficial entró de guardia a esa hora. Y unos minutos más tarde a las 14:28H el B/Q Laso abandonó su atraque con destino hacia el puerto de Alejandría (Egipto)

Durante la maniobra de salida de puerto se encontraban el contraмаestre con un marinero en el castillo de proa, el segundo oficial con otro marinero en popa y el capitán con el primer oficial y el práctico del puerto en el puente.

La maniobra de salida de puerto se realizó sin problemas, estando al timón el primer oficial. A las 14.45 horas, antes de salir por la bocana sur del puerto, el primer oficial cedió el gobierno al capitán y acompañó al práctico desde el puente hasta la cubierta principal.

El práctico abandonó el B/Q Laso por el costado de babor, pasando a embarcar en la lancha de prácticos que le estaba esperando. Mientras **en el puente se quedaron únicamente el capitán y el contraмаestre**.

A las 15:01 horas el capitán contactó con el puerto de Barcelona para informar de que ya habían abandonado el puerto y que se dirigían hacia su destino en Alejandría. Le dio las correspondientes instrucciones generales al primer oficial y se retiró a su camarote para comer. **Dejando solo al primer oficial.**

A las 15:03H el primer oficial fijó el rumbo siguiendo las recomendaciones que le había dado el práctico. En ese momento vio que el radar aparecía un eco y comprobó con el Sistema de Identificación Automática (AIS) que se trataba de un barco.

El primer oficial no pudo calcular como iba a pasar ese barco en relación con su propia trayectoria, ya que en la carta electrónica el AIS sólo mostraba el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI), pero no indicaba ni el nombre ni la señal de llamada ni ningún otro dato.

Por otro lado, el marinero que estaba en proa terminó de realizar sus tareas. Y estando, en la banda de estribor advirtió que había un barco, pero sin ser capaz de apreciar más detalles, no le prestó atención. A continuación, subió al puente por el acceso de estribor, ya que estaba de guardia junto con el primer oficial.

Segundos más tarde, el primer oficial pudo leer en la carta electrónica los datos del buque avistado. La carta le mostraba una estimación de la trayectoria del buque y la distancia que les separaría en el momento del paso.

Pero los datos que el primer oficial vio en el AIS relativos al buque pesquero estaban sin actualizar y eran los correspondientes a varios minutos antes, por lo que parecía que el pesquero navegaba a 3.8 nudos, cuando en ese momento la velocidad real era de aproximadamente 10 nudos.

A continuación, el Primer oficial con la ayuda de unos prismáticos observó que se trataba de un pesquero, visto por la proa. Como los datos aportados por el AIS indicaban que no había peligro de abordaje, el primer oficial decidió no alterar la velocidad ni el rumbo que ya tenían fijados.

Minutos más tarde, volvió a comprobar la situación y se percató de que era diferente y de que no podrían pasar sin riesgo de abordaje.

A partir de las 15:10H el buque B/Q Laso empezó a virar hacia babor, realizando tres metidas de timón a babor, de 10°, 15° y 25° manteniendo cada una de ellas apenas unos segundos y luego volviendo a poner el timón a la vía.

Hasta ese momento, el marinero de guardia estuvo en el puente realizando tareas de limpieza oyó gritar al primer oficial quejándose de la maniobra del pesquero y le vio actuar sobre el timón.

A las 15:10H el patrón del pesquero terminaba de enviar el informe de marea, mientras mantenía su rumbo y velocidad.

A las 15:12H el sistema AIS del M/Q Laso seguía sin mostrar una identificación del buque pesquero lo que hacía imposible comunicarse con él mediante una llamada de radio, por lo que el primer oficial decidió maniobrar metiendo todo el timón a babor.

Acto seguido, **el primer oficial hizo sonar el tifón**, en un primer momento como señal de advertencia y seguidamente **a las 15:12:10H realizó tres pitadas de un segundo de duración cada una, al mismo tiempo que ponía la propulsión toda atrás.**

Mientras, el marinero se acercó al alerón del puente para ver si había espacio suficiente para que los buques pasaran sin contacto, pero comprobó que el choque sería inminente. **El capitán del B/Q Laso que estaba en su camarote, al oír el sonido del tifón, se dirigió al puente.**

La maniobra realizada por el buque B/Q Laso hizo que se apartase ligeramente de la trayectoria mientras que el pesquero continuaba su rumbo, acercándose, hasta el momento del accidente.

A las 15:12:25H se produjo la colisión entre la proa del B/Q Laso y el costado de babor del B/P El Faro, tumbándose este último sobre el costado de estribor mientras

que el B/Q Laso le pasaba por encima. En el choque **los tres marineros del B/P el Faro que iban en cubierta salieron despedidos cayendo al agua**, mientras que **el patrón que está en el puente quedó encerrado en el mismo mientras el buque se hundía**. Segundos más tarde de la colisión, el capitán llegó al puente y a las 15:12:49 H. activó la alarma general del buque.

A las 15:20:05H el Capitán del B/Q Laso llamo al puerto de Barcelona para dar aviso del Abordaje.

Minutos más tarde **a las 15:44H volvió a llamar al puerto de Barcelona para informar que habían rescatado a dos tripulantes del B/P El Faro y que otros dos se encontraban desaparecidos.**

El 23 de marzo de 2018 un robot submarino localizó el pecio del B/P El Faro a una profundidad de 155m y **el cuerpo de los dos tripulantes desaparecidos Y**, tras realizarles la autopsia a ambos cuerpos se concluyó que se trató de una **muerte violenta accidental causada por asfixia por sumersión.**

Datos objetivos:

- a) Los tripulantes de ambos buques disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
- b) No se han encontrado deficiencias en la documentación y seguros de ambos buques relacionadas con el accidente.
- c) Condiciones marítimas y meteorológicas buenas.

III. INTRODUCCIÓN

España es un país marítimo¹ y sus costas miden 7.880 kilómetros de los cuales 3.200 pertenecen a la vertiente mediterránea y 4.680 a la atlántica. Somos la primera potencia pesquera en la UE y nuestros puertos juegan un papel importante en el tráfico marítimo, por la situación geoestratégica de nuestro país.

Actualmente el transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80% del transporte mundial². Es el transporte más eficiente, rentable, seguro y de más bajo coste. Sin el transporte marítimo, el comercio internacional tal y como lo conocemos no sería posible. Según la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) el 70% del valor financiero del comercio mundial transita por mar y por los puertos.

Debido al crecimiento en importancia del sector marítimo a lo largo de las últimas décadas, han ido aparecido una serie de Convenios internacionales marítimos suscritos por numerosos países, entre ellos España, con el fin de unificar poco a poco un sector en el que la competencia es global, para poder así proporcionar mayor seguridad jurídica a las partes.

Existe una extensa lista de organismos internacionales como por ejemplo la Organización Marítima Internacional (OMI) o el Comité Marítimo Internacional (CMI).

La lista de convenios internacionales es extensa, pero podemos mencionar algunos que se encuentran incorporados a nuestro ordenamiento interno, las Reglas de Rotterdam (RR) que a pesar de que aún no han entrado en vigor, han sido ratificadas por España³ Congo, Camerún y Togo.

La normativa básica de la legislación ordinaria marítima está en la Ley 14/2014 de navegación marítima (LNM en adelante), esta es una Ley extensa que deroga el Libro III del Código de Comercio (Ccom en adelante).

Han sido necesarios más de dos lustros para que la LNM sea una realidad, esto es así por la gran complejidad de la materia ya que el sector marítimo conecta con todos los sectores del ordenamiento jurídico y conecta con también conecta normalmente con varios ordenamientos jurídicos, al ser habitual en el sector marítimo que haya dos partes de diferentes países, con su ordenamiento propio cada una de las partes.

La LNM se coordina con los convenios internacionales ya que la misma ley remite a los convenios internacionales, como en su artículo 339 que veremos más adelante en el que se remite al Reglamento internacional para la prevención de los abordajes en los casos en los que se produce un abordaje.

¹ Datos del CME accesibles online en <https://bit.ly/2MAuypw>

² Datos del año 2014 Organización Marítima Internacional accesibles online en <https://bit.ly/2oVBVA6>

³ Es necesario que las RR sean ratificadas por 20 miembros para que entren en vigor y actualmente solo 4 Estados las han ratificado. (Camerún, Congo, España y Togo). Datos accesibles online en la página de la CNUDMI en <https://bit.ly/2ymWni7>

En la Constitución española (CE) se utilizan escasos preceptos en referencia a la mar y la navegación marítima. Como normativa interna podemos destacar el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM en adelante), o el Reglamento General de Practicaje (RGP en adelante) entre otros que mencionaremos a lo largo de este trabajo.

En este trabajo vamos a analizar los hechos de un caso ocurrido en aguas españolas en el que están implicados dos buques de nacionalidad española (Uno pesquero y otro quimiquero), pero a pesar de ello, vamos a ver como entran en funcionamiento también los tratados internacionales, ya que estos forman parte de nuestro OJ.

Esto es así gracias al esfuerzo del legislativo nacional de unificar la legislación del sector marítimo de nuestro país a la legislación internacional.

IV. DETERMINE POR QUÉ EL PRÁCTICO DEL PUERTO DE BARCELONA SUBIÓ A BORDO DEL B/Q LASO DURANTE SU MANIOBRA DE SALIDA DE DICHO PUERTO. ANALICE CUÁLES ERAN SUS FUNCIONES, OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PRACTICAJE.

IV.1. La figura del práctico.

El practicaaje es un servicio portuario de asesoramiento, que es prestado por un particular cualificado al capitán de un buque o artefacto flotante⁴, este servicio se realiza con el fin de garantizar una navegación en condiciones de seguridad en los puertos y las zonas adyacentes.

La navegación en las aguas portuarias presenta una alta complejidad por su proximidad a la costa lo que conlleva un menor calado de las aguas, y además la intensificación del tráfico marítimo.

Para realizar estas maniobras se recurre a la pericia del práctico, el cual está cualificado y especializado en el entorno portuario en el que presta los servicios de practicaaje⁵, ya que los prácticos son capitanes locales, cuya actuación se delimita a ese entorno portuario concreto⁶.

El práctico se define como una persona que, a cambio de un precio, asesora a un capitán en la realización de las operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes.

Por tanto, la intervención del práctico favorece intereses tanto públicos como privados. Por una parte, favorece la seguridad marítima en la navegación en general, con la finalidad de poder evitar accidentes náuticos que puedan causar daños a personas, bienes o el medio ambiente marino, si miramos atrás, en la propia costa gallega tenemos el caso del Prestige⁷ que provocó una catástrofe ambiental.

⁴ Vid GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dir.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*. Pamplona: Thomson Reuters, Primera edición, 2018, p 667.

⁵ Vid ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki. *El practicaaje*. Madrid: Marcial Pons, 2013, pp 25-59

⁶ Vid ARROYO MARTINEZ, Ignacio. *Compendio de Derecho Marítimo*. Madrid: Tecnos, Sexta edición, 2017, pp 314-315.

⁷ Accidente Prestige en las costas gallegas en la que se hundió un buque que contenía 77.000 toneladas de fuel. Datos accesibles online en <https://bit.ly/2B9Yjdc>

Por otra parte, la figura del práctico también favorece el interés privado, tanto del capitán como del armador, ya que gracias al servicio del practicaaje se garantiza la seguridad del buque en las entradas y en las salidas de los puertos⁸.

Actualmente la regulación del practicaaje la encontramos tanto en la Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM) en su Capítulo III, como en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante (TRLPEMM), desarrollado por el Reglamento General de Practicaaje (RGP).

En estos preceptos se regula tanto la definición como las características del servicio de practicaaje, además de la responsabilidad civil que se deriva de la prestación de este servicio.

La competencia del practicaaje se comparte entre la Autoridad Portuaria (AP en adelante) y la Autoridad Marítima (AM en adelante), siendo competencia de la AP el establecer las tarifas y el régimen sancionador, mientras que a la AM le corresponde fijar cuales son las necesidades del servicio en un puerto y resolver los conflictos que puedan darse en caso de discrepancias entre la AP y los prácticos.

La AM además deberá fijar los requisitos mínimos que han de cumplir los aspirantes a prácticos.

Por tanto, en la actualidad el práctico es un empresario, en el sentido en el que asume los riesgos de la actividad de practicaaje y obtiene los beneficios del desarrollo de la actividad.

Para el desempeño de la actividad el práctico cuenta con embarcaciones y aparejos propios y los prácticos también contratan a personal para que les auxilien en el ejercicio de sus actividades⁹.

La prestación del servicio de practicaaje es de libre competencia, a pesar de ello es necesario que el práctico cuente con las licencias correspondientes que hayan sido conferidas por la administración competente.

IV.2. Obligatoriedad del servicio portuario de practicaaje

El RGP establece en su artículo octavo los casos en los que el servicio de practicaaje es obligatorio, es los casos en los que la Dirección General de la Marina Mercante indique la necesidad de la existencia del servicio del practicaaje en un puerto, será obligatoria la contratación de este servicio para las entradas y salidas del puerto de todos los buques con arqueo igual o superior a 500 GT, además, también será obligatoria la contratación del práctico para las maniobras dentro del propio puerto.

⁸ Vid ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, RUEDA MARTÍNEZ, José-Alejo (Dirs). Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima. Cizur Menor (Navarra): Thomson Reuters, Civitas, Primera edición, 2016, p 327.

⁹Vid. GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dirs.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*, p 669.

Como dice el TRLPEMM el servicio de practicaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determina la Administración Marítima.

A pesar de ello la propia Administración Marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje en cada puerto.

Respecto a las exenciones se deberá atender a varios factores como la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga que transporta el buque, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que se podrán establecer reglamentariamente.

Estas exenciones a la obligatoriedad del servicio de practicaje las podrá establecer la Dirección General de la Marina Mercante en un puerto o grupo de puertos determinados mediante resolución motivada.

Además de esto quedan exceptuados de la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaje los buques de guerra nacionales cuando concurran circunstancias en las que la utilización de dicho servicio implique pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones.

En el caso del puerto de Barcelona, que es el que estamos tratando en este caso, será obligatoria la contratación del práctico en los casos en los que el buque supere los 500 GT¹⁰, siempre que el buque o el capitán no se encuentren en alguna de las excepciones que hemos comentado, por tanto, suponemos que el B/Q supera los 500 GT o que de no superarlos, también es posible realizar la contratación del servicio de practicaje, pero en este caso sería una decisión voluntaria del capitán del buque o del armador.

IV.3. Funciones, obligaciones y responsabilidad del práctico

El inicio de la prestación del servicio de practicaje es el momento de emisión de las primeras instrucciones al capitán por parte del práctico desde que este parte hacia el buque¹¹.

La cuestión de la responsabilidad del práctico y sus límites es una materia que ha sido muy polémica. Para poder establecer los límites de la responsabilidad del práctico cabe definir claramente cuál es el papel del práctico en el contrato de practicaje, y cuáles son sus funciones y obligaciones en la prestación de este servicio.

La LNM define el contrato de practicaje en su artículo 325¹². Es importante destacar la palabra asesorar que usa la LNM en su definición del contrato de practicaje,

¹⁰ Consulta realizada al puerto de Barcelona, consultado en <http://www.portdebarcelona.cat/> donde indican que en el puerto de Barcelona debe contratarse el servicio de practicaje por todos los buques con 500 GT o más de 500 GT, como indica el régimen general de puertos de interés general. Persona de contacto M^a Ángeles Cuesta de Operaciones Marítimas.

¹¹ Vid. ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki. *El practicaje*, pp 137-139.

¹² Artículo 325 de la LNM se define el contrato de practicaje del siguiente modo: “Por el contrato de practicaje una persona denominada práctico se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes. El práctico a cambio de un precio queda obligado a asesorar al capitán en la

este matiz es importante para poder entender bien las funciones del práctico y la responsabilidad de este que se asociará al incumplimiento de tales funciones.

El TRLPEMM también proporciona su propia definición del servicio de practicaaje en su artículo 126.1¹³, en esta definición se vuelve a usar la palabra asesoramiento para definir el servicio de practicaaje.

Por tanto, como establece la LNM, el capitán y el práctico quedan obligados a planificar conjuntamente la maniobra del buque y a intercambiar la información necesaria para ello, además ambos deben colaborar recíprocamente durante toda la ejecución de las maniobras.

En el artículo 327 de la LNM se establece que la presencia del práctico no sustituye la superior autoridad del capitán en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección del buque, con lo cual el capitán sigue siendo la máxima autoridad a bordo, podemos observar en la jurisprudencia como se reconoce que la dirección náutica del buque corresponde al capitán y que el práctico solo presta servicios de asesoramiento¹⁴.

El práctico por tanto no sustituye la superior autoridad del capitán en todo lo relacionado con el gobierno y dirección náutica, sin perjuicio de que el asesoramiento del práctico pueda manifestarse mediante instrucciones directas de maniobra o incluso mediante la ejecución de esta por sí mismo, mediante consentimiento expreso o tácito del capitán.

La responsabilidad del práctico se regula en el artículo 328 de la LNM en el cual se establece que los daños y accidentes causados al buque o a terceros por la inexactitud y omisión en el asesoramiento proporcionado por el práctico¹⁵ al capitán, serán responsabilidad del práctico, sin perjuicio, de que pueda apreciarse también culpa del capitán por incurrir en un error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones del práctico.

Por tanto, por los daños producidos por el abordaje que solo sean imputables al práctico, responderá a este mientras que por los daños causados tanto por culpa del práctico como del capitán responderán ambos de forma solidaria además del armador, el cual también responderá de forma solidaria sin ninguna duda.

realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes.”

¹³ El artículo 126.1 del TRLPEMM define el servicio de practicaaje del siguiente modo: “Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

¹⁴ Vid STS de 26 de marzo de 2007 (RJ 2007/2346). Un sector doctrinal consideraba que el práctico asumía la dirección de la maniobra del buque practicado, y otro defendía que el práctico era un asesor privilegiado del capitán, el cual no mandaba sino aconsejaba al capitán sobre las maniobras a realizar. Finalmente, tanto la legislación como la jurisprudencia se han decantado por la opción del práctico como asesor.

¹⁵ Vid STS, Sala de lo Civil, Sección única, de 13 de junio de 2003, (RJ 2003/4127). Se producen daños causados en el puerto por la colisión de buque debido a negligencia de práctico, por tanto, no existe la responsabilidad del naviero. El práctico no forma parte de la tripulación.

Cabe mencionar que existen reglas que limitan la responsabilidad tanto de armadores como de prácticos, pero no trataremos esta materia en este apartado, nos centraremos en la responsabilidad solamente.

En el artículo 24.2¹⁶ del RGP también se define la responsabilidad civil derivada de la prestación del servicio portuario de practicaje al igual que en el anterior artículo 328 de la LNM, se establece que.

Por tanto, observamos que la responsabilidad del práctico queda limitada a los daños causados a causa de no cumplir su obligación de asesoramiento de forma correcta, es decir, en caso de que el práctico asesorase de forma correcta al capitán, pero, a pesar de ello se produjesen daños de algún tipo, el práctico no sería responsable de esos daños ya que habría cumplido correcta y diligentemente con sus obligaciones de asesoramiento, por tanto, la responsabilidad no alcanzaría al práctico, sino, al armador, como acontece de forma habitual.

¹⁶ Artículo 24.2 del RGP “El práctico será responsable de los daños causados producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos”.

V. DETERMINE LAS RAZONES POR LAS QUE LA COLISIÓN ENTRE AMBOS BUQUES SE PUEDE ENCUADRAR EN LA INSTITUCIÓN DEL ABORDAJE.

V.1. Normativa reguladora del abordaje

La regulación de la institución del abordaje la encontramos regulada en la LNM en el título VI, capítulo I y concretamente los artículos 339 a 346. Anteriormente el abordaje se encontraba regulado en el Ccom en la sección tercera “De los abordajes” del Título IV del Libro III, compuesta por los artículos 826 a 839¹⁷.

En primer lugar, lo que hace la LNM en su artículo 339 se remite al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje¹⁸ (CRA en adelante) y demás convenios sobre esta materia en los que España sea Estado Parte.

También cabe mencionar el Convenio internacional por el que se aprueba el Reglamento internacional para prevenir los abordajes¹⁹, y también podemos destacar las “Reglas de Lisboa”²⁰.

Estas remisiones los convenios internacionales se producen por la clara intención del legislador español de uniformar el régimen de abordaje con los Convenios internacionales ratificados por España²¹, queda patente la evidencia de esta intención en la exposición de motivos de la LNM.

Con esta unificación de la Ley interna con los Convenios internacionales, el legislador lo que pretende es evitar las situaciones que se producían con la legislación anterior en la que resultaban aplicables regímenes diferentes en caso de que el abordaje fuera nacional o internacional y esto acarrea problemas en los tribunales. La propia jurisprudencia reflejaba la dificultad en la aplicación del régimen jurídico²² del abordaje.

Por tanto, en caso de abordajes en territorio español o que sean resueltos en los juzgados nacionales, tanto si los abordajes son entre buques nacionales, como entre buques internacionales se regirán por el CRA.

¹⁷ Vid GOMEZ CALERO, Juan. *Derecho de las averías y de los accidentes marítimos*. Madrid: Marcial Pons, 1992, p 53.

¹⁸ El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje fue firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, ha pasado más de un siglo desde su aprobación y aún hoy en día continúa en vigor.

¹⁹ El Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes fue hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

²⁰ Las Reglas de Lisboa fueron redactadas por el CMI en 1987 y tratan sobre las indemnizaciones por abordaje, estas reglas tienen una gran difusión internacional y su aplicación es voluntaria.

²¹ GABALDÓN GARCÍA, José Luis. *Compendio de derecho marítimo español*. Madrid: Marcial Pons, 2016, pp. 207-208.

²² Vid STS, Sala de lo Civil, de 17 de marzo de 2003, (RJ 2003\2750). Sentencia en la cual se produce una inobservancia por el patrón del buque de las normas náuticas del buen marinero. En esta sentencia se refleja la dificultad de determinar el régimen jurídico del abordaje.

Esto será así hayan firmado o no el CRA los países a los que pertenezcan dichos buques extranjeros. Pues al resolverse el caso según el OJ español, se regirán por el CRA ya que es la propia LNM es la que nos remite a este Convenio de Bruselas

Como nos dice el artículo 10 del CC “Las obligaciones no contractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven”.

V.2. Concepto jurídico del abordaje

El concepto jurídico del abordaje tiene una transcendencia enorme, ya que, la aplicación del régimen jurídico va a depender de esta calificación.

Pese a esta relevancia de la calificación jurídica, el Ccom que reguló durante años esta institución carecía de un concepto legal del abordaje.

Una de las cuestiones que suscitaba mayor dificultad era la cuestión de determinar si un siniestro marítimo podría incluirse bajo el concepto marítimo de abordaje cuando nos encontrábamos ante un siniestro entre buques, o incluso ante un siniestro entre un buque y una plataforma fija u otro artefacto naval. El concepto jurídico de buque no era uniforme.

En la jurisprudencia anterior a la LNM ya se aplicaba el régimen de abordaje a las colisiones entre buques no destinados a fines comerciales²³, e incluso a las embarcaciones destinadas a la investigación oceanográfica²⁴.

Además, tampoco aparece esta definición en el CRA. La ausencia de esta definición legal sin embargo fue suplida por la LNM²⁵ y por una numerosa jurisprudencia que fue poco a poco fijando el concepto jurídico del abordaje, si bien, esto no quita que en algunos casos haya habido controversia.

En ausencia de la definición legal del abordaje, se venía aceptando como tal definición el concepto de abordaje como el “choque entre dos o más buques que causa daños”. Esto sin embargo es un concepto amplio con muchas indefiniciones.

Se define el abordaje en la LNM en su artículo 339²⁶, podemos observar que en la definición de la LNM puede producirse un choque o no entre los buques, o artefactos o embarcaciones, primando más los daños producidos que el propio choque en sí.

²³ Vid STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 23 de mayo de 2011, (RJ 2011\3984), se produce un choque entre un buque mercante y un pesquero.

²⁴ Vid SAP de Barcelona, Sección 15ª, de 5 de marzo de 2015, (RJ 2015/104852) En esta sentencia se produce un abordaje entre una embarcación de pesca y otra embarcación destinada a la investigación oceanográfica. El buque de pesca se encontraba en un convoy de 20 buques pesqueros de los cuales 19 de ellos alteraron el rumbo para evitar al buque oceanográfico, y uno de los buques pesqueros no realizó ninguna alteración del rumbo y por consiguiente se produjo el abordaje entre los dos buques.

²⁵ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2016, pp 354-392.

²⁶ Artículo 339 de la LNM: “Se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques o embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas”. Y en su apartado tercero dice: “Los daños que un buques o embarcación o artefacto naval cause a

Esta definición que hace la LNM abarca una definición mayor que la que había anteriormente con el Ccom y que la jurisprudencia.

A pesar del esfuerzo que se ha realizado con la definición dada por la LNM aún quedan aspectos por regular y no ha desaparecido la controversia debido a la casuística que siempre puede plantear supuestos que no se encuentren reflejados en la definición de la LNM como es por ejemplo el supuesto de los hidroaviones.

V.3. Buques, embarcaciones, artefactos flotantes y plataformas fijas

La LNM en los artículos 56 a 58 define buques, embarcaciones y artefactos navales y plataformas fijas. Con la nueva definición legal quedan resueltas las dudas con las que se encontraba el cuerpo judicial al tener que establecer si un accidente se encontraba dentro de la figura del abordaje o no²⁷.

V.3.A. Buque

Con anterioridad a la LNM nuestro ordenamiento jurídico calificaba como buque a los diferentes artefactos y construcciones que se utilizaban en la navegación por aguas marítimas e interiores.

Con la LNM se pasa de la una calificación unitaria de buque a una pluralidad de vehículos de la navegación (buque, embarcación, artefacto naval y unidad menor). En el artículo 56²⁸ de la LNM se define el buque.

El primer rasgo fundamental radica en la capacidad para navegar por el mar y para transportar personas y cosas, es decir, el destino del vehículo debe ser el de la navegación, no simplemente el hecho de flotar lo convierte en un buque.

El segundo aspecto fundamental de la definición de buque consiste en la capacidad de transportar personas o cosas

La normativa reguladora de los abordajes de la LNM no se aplicará en los casos en los que en los abordajes intervengan buques de Estado. El artículo 3 de la LNM establece que las disposiciones de la LNM no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra.

otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo”.

²⁷ Vid STS, Sala de lo Civil, Sección única, de 13 de junio de 2003, (RJ 2003/4127) en la que se considera que la colisión de un buque contra un objeto fijo, como un muelle o una roca, no es un abordaje, y por tanto no se aplica la legislación marítima, sino la civil. Con la nueva regulación de la LNM esta situación será considerada como abordaje.

²⁸ Artículo 56 de la LNM: “Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.”

Se definen los buques de Estado como aquellos buques que están afectos a la Defensa Nacional u otros fines de titularidad o uso público, siempre que los servicios prestados sean exclusivamente de carácter público y no comercial.

Serán buques de guerra los buques de Estado que estén adscritos a las Fuerzas Armadas que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado.

V.3.B. Embarcación y unidad menor

La embarcación es una de las nuevas definiciones para vehículos navales previstas en la LNM, la definición se encuentra en el artículo 57²⁹ de la LNM.

La existencia de esta categoría diferenciada de vehículo de la navegación no tiene consecuencias sobre el régimen jurídico del abordaje, por tanto, resulta indiferente que en el choque hayan intervenido buques, embarcaciones o artefactos navales, ya que todos estos accidentes estarán calificados como abordaje.

La unidad menor se encuentra pendiente de regulación reglamentaria³⁰, pero cabe mencionar que estas unidades menores las componen las motos náuticas, tablas de surf, patines a pedales, entre otros vehículos de escasa dimensión.

V.3.C. Artefacto naval

La definición de artefacto naval la encontramos en el artículo 58³¹ de la LNM. Como característica diferenciadora de los buques, la finalidad de los artefactos navales no es la navegación, sino, simplemente flotar y albergar personas o cosas.

V.3.D. Plataforma fija

En el artículo 59³² de la LNM se define lo que es una plataforma fija. La calificación jurídica de la plataforma fija, por el hecho de encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código

²⁹ Artículo 57 de la LNM: “Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización.”

³⁰ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, 2016, p 360.

³¹ Artículo 58 de la LNM: “Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas” además “Se considera, asimismo, artefacto naval, el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación.”

³² Artículo 59 de la LNM: “Se entiende por plataforma fija toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, fondeada o apoyada en él.”

Civil por lo que en caso de colisión con una plataforma fija no se atenderá a la regulación del abordaje de la LNM, deberemos seguir la regulación del CC.

V.4. Exigencia de que se produzcan daños

En primer lugar, queda por precisar el concepto de choque, y que solo se haya establecido la necesidad de que se produzca un daño real y efectivo.

Con la nueva regulación, no tiene por qué existir una colisión física, como dice el artículo 339³³ de la LNM.

Cabe decir que se pueden sufrir daños en casos en los que no se realice maniobra alguna, como son los casos en los que los buques se encuentran unidos físicamente y se producen rozamientos que producen daños por un amarre deficiente, la actual regulación de la LNM deja sin resolver esta cuestión.

Otro punto que debemos tener en cuenta son los límites físicos del choque, para saber cuándo se produce un choque entre buques, embarcaciones o artefactos navales debemos definir los límites físicos de estos vehículos navales.

En el artículo 60³⁴ de la LNM se establece una definición del buque y se establecen sin límites físicos.

La doctrina mayoritaria califica el daño como el aspecto más relevante del abordaje, y de existir este daño existe el abordaje, ya sea violento o suave. Esto debe ser así ya que el objetivo de la regulación del abordaje es regular la responsabilidad por los daños que se ocasionan por el abordaje.³⁵

También cabe resolver si para que nos encontremos ante un abordaje es necesaria una conducta activa por parte de ambos buques o de al menos uno de ellos, es decir, cabe resolver la cuestión de si existe abordaje en caso de colisión entre dos buques, artefactos flotantes o embarcaciones que no estén en movimiento, ya que estos podrían chocar por la fuerza del mar.

La doctrina se muestra favorable a valorar el abordaje como un concepto amplio, pues ya antes de la LNM la jurisprudencia resolvía estas dudas a la luz del Ccom.

Esta consideración se podría mantener incluso para los casos de buques o embarcaciones sin gobierno.

³³ Artículo 339 de la LNM: “Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo”.

³⁴ Artículo 60 de la LNM: “El buque es un bien mueble registrable compuesto de partes integrantes, estas partes integrantes serán las que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse de este sin menoscabo de su entidad, también son pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente pero que no integran la estructura del buque, esto pueden ser motores o anclas. Los elementos consumibles adscritos al buque de modo temporal son accesorios del buque.”.

³⁵ Vid GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dirs.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*, p 864.

Por último, se debe destacar el lugar en el que se produce el abordaje, para determinar en qué lugares se considerará abordaje el choque entre dos buques.

Según el artículo 1.2 de la LNM el ámbito de aplicación de la LNM será para las aguas accesibles para los buques por el mar, pero solo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como también en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

V.5. Responsabilidad del abordaje

La responsabilidad reside en la culpa probada, queda suprimido el abordaje fortuito que regulaba el Ccom. Se busca la mayor protección de los terceros y se impone una responsabilidad solidaria de los armadores titulares de los buques que hayan estado involucrados en la colisión de ambos buques.³⁶

V.5.A. El armador

La LNM en el artículo 340 designa al armador del buque, embarcación o artefacto naval que sea culpable del accidente como la persona responsable por los daños que se deriven del abordaje.

En el caso de que se trate de embarcaciones deportivas el responsable será el titular o propietario del buque.

Por tanto, la responsabilidad debe ser válidamente probada por el reclamante³⁷, que es el que tiene la carga de la prueba, debe probarse culpa o negligencia. Sin la prueba positiva de haber actuado el armador con la diligencia debida, no hay imputación de responsabilidad.

Se designa al armador como el responsable por los daños por diferentes motivos que vamos a ver a continuación³⁸:

- Se debe atribuirse la responsabilidad a una persona concreta para dar mayor seguridad jurídica.
- El armador es el responsable según la normativa de países como Francia, Italia, Alemania e Inglaterra y es la norma común en el ámbito internacional.
- El armador es el empresario que realiza una actividad, por tanto, la responsabilidad del armador es coherente con el actual derecho de daños, el empresario es responsable de los daños causados por sus dependientes. El

³⁶ Vid ARROYO MARTINEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*, Navarra, Aranzadi, Tercera edición, 2015, p 717-724.

³⁷ Vid STS, Sala de lo Civil, de 6 de octubre de 1989, (RJ 1989/6892) en la que finalmente hay una compensación de culpas ya que faltan pruebas de las condiciones del accidente y se hace imposible medir la intensidad de la culpa respectiva. No se puede asegurar que uno de los barcos tenía el paso preferente. Se desestima el recurso de casación presentado.

³⁸ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, pp 366-368

empresario con el ejercicio de la actividad pretende obtener unos beneficios, y existe un riesgo de causar daños al desarrollar la actividad, por tanto, deberá responder de los daños que se puedan producir.

V.5.B. Titular o propietario del artefacto naval

Cuando hablamos de un artefacto naval no existe la condición de armador, ya que el artefacto naval no se destina a la navegación. Por tanto, el responsable será el propietario o el titular de la utilización o explotación del artefacto naval.

V.5.C. El propietario no armador

En la realidad del tráfico marítimo actual, a veces existen dificultades para identificar al armador, debido a que en numerosas ocasiones el armador adquiere la condición de armador, pero sin que los terceros puedan conocer tal condición, porque el arrendamiento no constituye un acto sujeto a inscripción en el Registro Mercantil.

La ley lo que ha previsto para estos casos es que el armador no propietario tenga acceso al Registro de Bienes Muebles.

El armador podrá proceder voluntariamente a inscribirse en tal registro o bien el propietario puede inscribir al armador no propietario. La inscripción se deberá realizar en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, de tal modo se facilita la búsqueda del armador para los terceros.

Y a falta de inscripción salvo prueba en contrario se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de bienes Muebles.

Por lo tanto, si el armador no está inscrito, el tercero de buena fe no se verá perjudicado y podrá reclamar los daños contra el propietario.

V.5.D. Los dependientes del armador

Si bien la LNM no ha regulado la acción directa de terceros contra la dotación, se realizaron unas aclaraciones por los redactores de la Propuesta de la LNM en el sentido de que únicamente habían regulado los aspectos que presentaban una particularidad frente al derecho común.

Por lo tanto, es posible aplicar una acción directa por parte del perjudicado contra el causante material del abordaje según lo dispuesto en el artículo 1902³⁹ del CC y a la vez también podrá reclamar contra el armador.

³⁹ Artículo 1902 del CC: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.”

Respecto al capitán en el artículo 182⁴⁰ de la LNM encontramos las obligaciones del capitán que es el jefe de la dotación del buque, pero no deja de ser un empleado del armador.

Por lo tanto, el capitán puede desencadenar la responsabilidad del armador, además de incurrir también en una responsabilidad propia, tanto frente a terceros como frente al armador.

En caso de que el capitán excediese de su ámbito de actuación será responsable frente al armador.

V.6. Clases de abordaje

V.6.A. Abordaje culpable unilateral

Se entiende como abordaje culpable unilateral el abordaje que es causado por culpa de uno de los buques, embarcaciones o artefactos navales que intervienen en el mismo como regula el artículo 340⁴¹ de la LNM.

El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje deberá indemnizar por los daños y perjuicios que haya podido causar a la parte afectada y las personas y cosas a bordo de esta y los daños causados fuera de la parte afectada. La relación de estos daños con el abordaje y la culpa en el abordaje deben ser probados por el que reclama la indemnización.

Con la nueva LNM se produce un cambio fundamental respecto a la antigua regulación del Ccom respecto a la carga de la prueba ya que ahora le corresponde al demandante probar la culpabilidad del demandado.

⁴⁰ Artículo 182 de la LNM: “El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.”

⁴¹ Artículo 340 LNM: “El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, así como los causados fuera de ellos. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización.”

V.6.B. Abordaje por culpa común o por culpa compartida

En el supuesto de que la culpa haya sido de ambas partes en el abordaje la responsabilidad de los armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque, embarcación o artefacto naval, a este respecto debemos atender a los artículos 341⁴², 342⁴³ y 343⁴⁴ de la LNM que regulan sobre esta situación en la que la culpa del abordaje es común, estos artículos coinciden en gran medida con el artículo 4 del Convenio de 1910⁴⁵.

La solidaridad entre ambos armadores otorga seguridad jurídica frente a los terceros afectados y se extiende tanto a los daños materiales como a los daños personales.

El armador que indemnice los daños causados por el abordaje por culpa común podrá oponer el derecho de regreso contra el otro armador responsable solidariamente.

Podemos observar jurisprudencia⁴⁶ como donde se imputa la culpa de forma común a ambos buques colisionados⁴⁷.

V.6.A. Abordaje fortuito

En el artículo 2 del Convenio de 1910 encontramos regulador el abordaje fortuito, en la LNM sin embargo no se contempla el caso concreto de abordaje fortuito o por fuerza

⁴² Artículo 341 de la LNM: “En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o, en su caso, embarcación o artefacto naval. Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales.”

⁴³ Artículo 342 de la LNM: “Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.”

⁴⁴ Artículo 343 de la LNM: “El armador demandado en los supuestos de culpa compartida podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.”

⁴⁵ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, p 384.

⁴⁶ Vid SAP de Lugo, Sección 1ª, de 22 de enero de 2016, (AC 2016/312). Se produce un accidente en el puerto de Celeiro que se ha debido a la fatalidad, en el cual las lanchas quedan abarloadas, las unas juntas a las otras amarradas al muelle y una de ellas se hunde arrastrando a otra amarrada a ella, en este caso no existen culpas, pero se argumenta en la sentencia, que, aunque se admitiera hipotéticamente un comportamiento negligente por parte del demandado. Estaríamos ante un abordaje culposo bilateral o por culpa común. Cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos, lo que significa claramente que este caso cada buque habría de soportar sus propios daños, sin que puedan reclamarse los mismos al buque contrario.

⁴⁷ Vid STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 18 de noviembre de 2010, (RJ 2010/110). EN este caso se produce una colisión de buque, remolcado en maniobra de atraque dirigida por el capitán y un práctico, y la ayuda de dos remolcadores, con embarcaciones de recreo amarradas al muelle y una batea o andamio flotante, culpa bilateral o común: innecesaridad del «contacto directo» para la apreciación del abordaje.

mayor, por tanto, según el artículo 339.1⁴⁸ de la LNM debemos atender al Convenio de 1910.

Tanto en los casos de abordaje fortuito como los casos de abordaje por fuerza mayor, en ambos nos encontramos ante hechos inevitables en los que no concurre culpa, por lo tanto, hay ausencia de responsabilidad frente a los terceros perjudicados. Y cada una de las partes que haya sufrido daños deberá soportarlos.

V.6.B. Abordaje dudoso o por causa desconocida

De manera parecida al abordaje fortuito o por fuerza mayor, el abordaje dudoso o por causa desconocida no se encuentra regulado en la LNM, pero si en el artículo 2 del Convenio de 1910.

El Convenio considera dudoso el abordaje en el que existe duda sobre las causas de este.

En el caso de abordaje dudoso o por causas desconocidas, a efectos de la responsabilidad ocurre de manera idéntica al supuesto de abordaje fortuito, cada uno de los perjudicados debe soportar los daños sufridos.

Los perjudicados deberán probar la culpabilidad de alguno de los buques que han intervenido en el abordaje para que esta parte culpable asuma los daños provocados.

⁴⁸ Artículo 339.1 de la LNM: “El abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.”

VI. ANALICE SI LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL B/Q LASO Y POR EL B/P EL FARO PARA EVITAR EL ABORDAJE SE CORRESPONDEN CON UNA BUENA PRÁCTICA MARINERA Y SON CONFORMES AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES.

Para establecer si las medidas adoptadas tanto por el B/Q Laso como por el B/P Faro fueron las adecuadas para evitar el abordaje conforme una buena práctica marinera debemos atender al Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972⁴⁹.

Este Reglamento internacional es un convenio internacional⁵⁰ fomentado por la OMI y ratificado por España y publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE), lo que significa que, conforme al artículo 96.1⁵¹ de la Constitución Española (CE), forma parte de nuestro ordenamiento interno.

Además, cabe decir que el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes es una de las herramientas más importantes con las que cuenta un marino para realizar una navegación segura⁵².

A pesar de ello el Reglamento no deja de ser un texto interpretativo lleno de expresiones como “si las circunstancias del caso lo permiten”, estas expresiones abren un gran abanico de posibles respuestas ante una misma situación, esto es así ya que el Reglamento no fue diseñado para establecer quién es el culpable y quién no en un juicio donde se depuren las responsabilidades.

El verdadero objetivo del Reglamento y de sus reglas es que no se lleguen a producir accidentes, dado que, si se obedecen estas reglas, los buques podrán maniobrar con la suficiente antelación para evitarlos.

A pesar de ello, en caso de producirse un accidente, el Reglamento es el instrumento utilizado por las partes para plantear las alegaciones ante el juez.

Ha habido propuestas de modificaciones importantes, pero, hasta la fecha se ha considerado que el mejor texto posible es el presente⁵³. Se han realizado numerosas encuestas entre marinos profesionales y una de las conclusiones más destacables es la

⁴⁹ Vid ARROYO MARTINEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*, p 718.

⁵⁰ Vid GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dirs.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*, p 861.

⁵¹ Artículo 96.1 de la CE: “Los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno. Sus disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma prevista en los propios tratados o de acuerdo con las normas generales del Derecho internacional”.

⁵² Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. Barcelona, Logis Book, 2004, p. 18.

⁵³ Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 24.

constatación de que existen una serie de aspectos del Reglamento de difícil comprensión y aplicación.

La respuesta a este alejamiento entre lo que el reglamento pretende y lo que el marino interpreta, según varios estudios⁵⁴, la podemos encontrar en diferentes causas, puede ser por un aprendizaje incorrecto, o también porque las circunstancias actuales de la navegación han variado desde el momento en el que se ha desarrollado.

En el momento del desarrollo del Reglamento la velocidad media de los buques era de 12 nudos, y actualmente la velocidad media de estos es de 60 nudos.

A continuación, analizaremos el Reglamento internacional para la prevención de los abordajes para detectar en nuestro caso si ambos buques adoptaron las medidas adecuadas para prevenir el abordaje.

VI.1. Reglamento Internacional para prevenir los abordajes

VI.1.A. Vigilancia

Respecto a la vigilancia el reglamento establece en la regla 5 como se debe llevar a cabo la vigilancia en el buque, embarcación o artefacto naval, será necesario que todos los buques mantengan una eficaz vigilancia visual y auditiva en todo momento, utilizando todos los medios disponibles para evaluar plenamente el riesgo de abordaje⁵⁵.

Es habitual en los casos de abordaje entre buques, que en las sentencias o en el juicio donde se depuran las responsabilidades pertinentes por dicho abordaje, se mencione la regla 5⁵⁶ de la vigilancia, ya que, por regla general, en los supuestos de abordaje, si los buques hubiesen llevado una correcta vigilancia se habría podido evitar la colisión.

La vigilancia debe ser tanto visual, como auditiva, hacia el exterior como hacia el interior de la nave.

VI.1.B. Velocidad de seguridad

La velocidad del buque deberá ser aquella en la que el buque sea capaz de efectuar una maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia apropiada a las circunstancias de cada momento⁵⁷.

⁵⁴ Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 8.

⁵⁵ Vid STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 28 de septiembre de 2005, (RJ 2005/7153). Se imputa la culpabilidad a los dos navíos implicados, ya que se produce un tardío avistamiento del barco pesquero y omisión de medidas impeditivas del abordaje por el otro buque: No se respetan las preferencias establecidas en el Reglamento internacional para evitar abordajes.

⁵⁶ Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 45.

⁵⁷ Vid STS, Sala de lo Civil, de 17 de marzo de 2003, (RJ 2003/2750). Responsabilidad del patrón al no observar las reglas náuticas del buen marino. El evento dañoso tuvo lugar por no adoptar el patrón del

Para determinar la velocidad de seguridad se deberán valorar varios factores, como son el estado de visibilidad, la densidad de tráfico, la maniobrabilidad del buque, el estado del viento, mar y corriente, el calado, en el caso de buques con radar funcionando se deberá atender a las limitaciones del equipo de radar, la posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada a buques pequeños, entre otros factores que se mencionan en el artículo sexto del reglamento.

Por lo que vemos la regla sexta del reglamento es muy lógica, estableciendo la velocidad de seguridad como aquella en la que la navegación no entraña apenas riesgos dado que es una velocidad controlada al estar adaptada tanto a las características propias del buque como a las características externas al buque como la meteorología y el tráfico marítimo entre otros factores.

En cualquier medio de transporte, la velocidad ha de ser controlable para que en caso de que pudiese haber una colisión, sea posible evitarla a tiempo, esto es así no solo en el transporte marítimo, sino también en el terrestre.

El artículo sexto hace un especial hincapié reserva un punto exclusivamente para hablar del radar, y recuerda que este aparejo náutico tiene una serie de limitaciones que se han de tener en cuenta.

VI.1.C. Riesgo de abordaje

En la regla séptima se habla del riesgo de abordaje⁵⁸, la regla comienza diciendo que cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias para determinar si existe riesgo de abordaje.

Otra mención especial en este artículo es que se deberán evitar las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por el radar.

Una vez más vemos como en el Reglamento internacional se hace un especial hincapié en la desconfianza en el radar, y que se debe evitar una fe ciega hacia este instrumento náutico.

Para poder determinar si existe riesgo de abordaje o no se deben tener en cuenta una serie de factores: En caso de que la demora de un buque que se aproxima no varía de

referido buque las precauciones que las circunstancias del caso requerían. Los testigos declaran que el buque navegaba muy próximo al Castillo de San Antón, y los mentados testigos, manifiestan que paralelos a dicho buque lo hicieron otros dos, que la embarcación deportiva navegaba a poca velocidad y que no pudo evitar la colisión, pese a girar a su derecha o estribor, debido al poco espacio que quedaba entre el buque y la escollera del Castillo de San Antón. La navegación próxima al Castillo de San Antón, indudablemente, dificulta la visibilidad de las embarcaciones que pueden salir del puerto deportivo, con el riesgo que ello conlleva. Las reglas 15 y 16 del Reglamento Internacional de Prevención de Abordajes, no son aplicables al caso objeto de debate, pues la regla 11 establece que las reglas de la sección II se aplican solamente a los buques que se encuentren a la vista el uno del otro; supuesto que no ocurre en el caso enjuiciado, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3 letra 12 del mentado Reglamento. Será de aplicación la Regla 6, la cual habla de la velocidad de seguridad y de los factores que se deben tener en cuenta para establecer cuál es la velocidad de seguridad, entre otros: Visibilidad, densidad del tráfico, maniobrabilidad, la proximidad de peligros para la navegación.

⁵⁸ Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 49.

forma apreciable y en algunos casos, aunque sea evidente y apreciable esta variación aun así seguirá apreciándose riesgo de abordaje, esto será así en los casos en los que la aproximación sea a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a corta distancia.

VI.1.D. Maniobras para evitar el abordaje

En la regla octava el Reglamento trata de las maniobras que se deben seguir para evitar abordajes⁵⁹, estas maniobras deberán llevarse a cabo siempre conforme a este artículo si las circunstancias lo permiten.

Las maniobras efectuadas deberán ser claras, y realizadas con la debida antelación, respetando las buenas prácticas marineras, además de esto, los cambios de rumbo deberán ser lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio de radar, y dice expresamente que deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

También si es necesario, con objeto de evitar el abordaje, o de disponer de más tiempo para evitar la situación, el buque reducirá la velocidad o suprimirá toda su velocidad parando o invirtiendo los medios de propulsión.

Además de esto que acabamos de mencionar, en el Reglamento también existen conductas específicas para buques que se encuentren a la vista unos de otros, como es el caso que tratamos en este trabajo.

Se especifican las maniobras que se deben de seguir en las diferentes situaciones que se pueden dar en caso de existir riesgo de abordaje, estas situaciones pueden ser un buque que alcanza a otro, las situaciones de vuelta encontrada, el caso de que se crucen dos buques de vela, situaciones de cruce y otras circunstancias más específicas.

VI.1.E. Situación de vuelta encontrada

El caso que nos ocupa en este caso es el de la situación de vuelta encontrada, por tanto, nos vamos a para especialmente en las maniobras que se deben realizar en estos casos que se encuentre regulada en la regla 14⁶⁰ del Reglamento⁶¹.

⁵⁹ Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 54.

⁶⁰ Regla 14 del Reglamento: “Esta situación de vuelta encontrada ocurre en los casos en los que dos buques de propulsión mecánica naveguen a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, es decir, tal situación existirá cuando ambos buques se vean por su proa o casi por su proa, de forma que de noche se verían las luces de tope de ambos palos enfiladas o casi enfiladas. En caso de que existan dudas de si se da tal situación de vuelta encontrada, se supondrá que esta situación existe y se actuará en consecuencia. La forma de actuar en estas situaciones será la de que cada buque caiga a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro buque.”

⁶¹ Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 77.

Se producirá la situación de vuelta encontrada en los casos en los que dos buques de propulsión mecánica se encuentren en rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje.

Es decir, cuando los buques se vean por su proa o casi por su proa. En caso de existir dudas de si existe esta situación, se supondrá que existe y se actuará en consecuencia.

La forma de actuar en este tipo de situaciones será que cada buque caiga a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro buque.

VI.1.F. Señales de maniobra y advertencia

En la regla 34 se establecen las señales de maniobra y de advertencia⁶² que debe seguir todo buque de propulsión cuando los buques estén a la vista unos de otros, con el fin de poder indicar su maniobra mediante estas señales emitidas por el pito.

Una pitada corta indica “caigo a estribor”, dos pitadas cortas indican “caigo a babor” y tres pitadas cortas indican “estoy dando atrás”.

El buque B/Q Laso realiza las tres pitadas correspondientes a la marcha atrás pero no realiza las dos pitadas correspondientes a caer a babor, por lo que, en este punto, el B/Q Laso está incumpliendo la regla 34 del Reglamento internacional.

VI.2. Incumplimientos del Reglamento de los buques B/Q Laso y de B/P El Faro

VI.2.A. Incumplimientos de B/Q Laso

El barco B/Q Laso realizó numerosos incumplimientos del reglamento y finalmente realizó una maniobra inadecuada, ahora veremos a continuación cuales son las reglas de Reglamento que ha incumplido y como debería haber actuado.

En primer lugar, y como es habitual, se incumple la regla 5 sobre vigilancia, que es el incumplimiento que inicia la situación de riesgo que finalmente acaba en abordaje.

Respecto a la vigilancia el reglamento establece que debe ser visual y auditiva. Si bien es cierto que se produce el avistamiento del B/P El Faro, no se le presta importancia a pesar de que se ve la proa de dicho buque pesquero.

En este preciso momento se inicia el incumplimiento de la regla 14 sobre la vuelta encontrada, en la cual se establece que de en caso de que dos buques de propulsión mecánica (como es el caso) habrá que caer a estribor, cosa que el B/Q Laso no realiza, y

⁶² Vid SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. p. 126.

aún peor, más tarde, en el momento en el que realiza maniobras, el B/Q Laso decide caer a babor.

Más cabe decir sobre la manera en la que el B/Q Laso decide realizar las maniobras, en el Reglamento, en la regla 8 se especifica claramente que las maniobras deben ser claras, y nunca deben ser una sucesión de pequeños cambios de rumbos que no sean apreciables.

Esta sucesión de pequeños cambios de rumbo es justamente lo que realiza el B/Q Laso durante las maniobras para evitar el abordaje.

Además, el buque B/Q Laso, es cierto que realiza las 3 pitadas cuando decide dar todo atrás, momentos antes del abordaje, pero no realiza las dos pitadas cortas reglamentarias que indican que “cae a babor”, esto sería un incumplimiento de la regla 34 sobre las señales de maniobra y advertencia.

De forma añadida, y como es obvio, también podemos apreciar un último incumplimiento del B/Q Laso que es inherente a esta situación de abordaje, que es el incumplimiento de la regla 6 del Reglamento sobre la velocidad de seguridad.

Esta regla 6 nos indica que la velocidad ha de adaptarse a las circunstancias para que en caso de riesgo sea posible evitar la colisión o incluso detener la embarcación por completo.

La colisión se produce a las 15:12:25 H y el B/Q Laso, no da todo atrás hasta que solo faltan 15 segundos para la colisión a las 15:12:10, cuando 2 minutos y medio antes de la colisión a las 15:10 ya había comenzado a hacer pequeños virajes a babor, pudiendo en estos momentos dar todo atrás o parar las máquinas para así poder ganar tiempo para evitar el abordaje, como se establece en el Reglamento.

Además, a las 15:03 ya se había avistado el B/P El Faro por la proa y no se le prestó mayor importancia, (incumpliendo la regla 14 como hemos visto). En este momento del avistamiento, se podría haber comenzado a realizar las maniobras necesarias de acuerdo con el reglamento y se podría haber adaptado la velocidad teniendo en cuenta este nuevo riesgo.

VI.2.B. Incumplimientos del B/P El Faro

Poco podemos decir de la forma de actuar del B/P El Faro, ya que sus actuaciones para evitar el abordaje fueron nulas, como si de un barco sin gobierno se tratase.

Sin embargo, el B/P El Faro no se encontraba sin gobierno y constaba de cuatro tripulantes, tres marineros y el patrón.

El principal incumplimiento del B/P El Faro es el incumplimiento de la regla 5, ya que actúa como si el B/Q Faro no existiese, el patrón del B/P Faro se encontraba rellenando un informe en el puente y los otros 3 marineros no se indica en el caso que se encontraban haciendo, pero podemos suponer que no estaban realizando tareas de vigilancia en ese momento ya que el B/P El Faro no realiza ninguna maniobra en ningún momento para evitar el abordaje.

A pesar de que el B/Q Laso incurre en un claro incumplimiento de Reglamento al caer a babor y no a estribor como señala la regla 8 de Reglamento, el B/P El Faro también se encuentra en una situación de vuelta encontrada y no cae a estribor como indica la regla 14.

Respecto a la velocidad del B/P El Faro poco podemos decir, ya que la velocidad de seguridad debe ser aquella que permita evitar el abordaje, pero en este caso al incumplir la regla 5 de vigilancia posiblemente hasta los últimos momentos del accidente, el B/P El Faro muy posiblemente no era consciente de la presencia del B/Q Laso, con lo cual poco se puede añadir respecto a la velocidad, únicamente que no era la adecuada ya que se produjo el abordaje finalmente.

VII. ANALICE EL GRADO DE CULPA DE LOS BUQUES B/Q LASO Y EL B/P EL FARO EN LA COLISIÓN Y DETERMINE SU RESPONSABILIDAD PARA HACER FRENTE A LOS PERJUICIOS Y DAÑOS CAUSADOS.

VII.1. Características de la responsabilidad por abordaje

VII.1.A. Responsabilidad extracontractual, contractual y ex delicto

Tanto la doctrina como la jurisprudencia afirman que la responsabilidad del abordaje tanto en la regulación anterior a la LNM como en la LNM es una responsabilidad de tipo extracontractual.

En el Convenio de 1910 al igual que en la LNM se excluye de la aplicación de la normativa reguladora del abordaje a las obligaciones derivadas de un contrato previo como pueden ser contratos de transporte, trabajo, pasaje, remolque, practica, entre otros. En estos casos en los que el abordaje resulta una infracción contractual, las normas reguladoras de la responsabilidad quedan desplazadas por las normas que establecen dichos contratos.

VII.1.B. Responsabilidad directa

Como hemos visto anteriormente la responsabilidad por el abordaje pertenece al armador, y esta responsabilidad es directa, no es necesario interponer acciones de resarcimiento contra el dependiente culpable del abordaje, ni demostrar la insolvencia de este para poder realizar la acción contra el armador, por tanto, el armador es el responsable frente a los terceros perjudicados por el abordaje causado por culpa de sus dependientes.

VII.1.C. Derecho de repetición

El armador debe responder contra los terceros perjudicados, pero eso no le impide con posterioridad a realizar el pago a estos terceros, que este pueda ejercitar la acción de repetición contra el causante material del abordaje.

Aunque la LNM no establezca esta acción de repetición contra la dotación de forma expresa. En el artículo 2.1⁶³ de la LNM encontramos que se podrá acudir al

⁶³ Artículo 2.1 de la LNM: “De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todos ello (como es el caso) y en cuanto no se pudiese recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”

Derecho Común en los casos en los que algún aspecto no se encuentre regulado en la LNM y no podamos recurrir a la analogía.

Por tanto, deberíamos acudir al artículo 1904⁶⁴ del CC que establece que el que paga el daño causado por sus dependientes puede repetir a éstos lo que hubiese satisfecho.”

VII.2. Fundamento de la responsabilidad

La LNM pasa a un sistema de culpa probada frente a un sistema anterior regulado por el Ccom de culpa presunta.

Así pues, el régimen de abordaje ha sufrido una modificación radical con la nueva LNM, alineándose con el Convenio de 1910 y con la normativa internacional⁶⁵.

El derogado artículo 828 del Ccom presumía “*iuris tantum*” que los buques implicados en el abordaje lo causaron negligentemente. Esta presunción provocaba una inversión de la carga de la prueba en contra de los demandados implicados en el abordaje.

Los terceros perjudicados por tanto no se veían obligados a probar la culpa de los demandados y eran los demandados los que debían aportar pruebas para demostrar la culpa exclusiva del otro buque.

En el actual artículo 340.2⁶⁶ de la LNM encontramos el cambio de tendencia al establecer este artículo que el demandante debe probar la culpa del demandado. En el artículo 344⁶⁷ se repita que se deben probar los hechos para poder exigir la indemnización.

Por tanto, sin duda alguna, la carga de la prueba ahora corresponde a los perjudicados.

Como consecuencia del contenido de dicho precepto, si las causas del abordaje son desconocidas, nadie quedará obligado a reparar los daños causados.

Esto debe ser así por la interpretación “*a contrario*” de la obligatoriedad de probar que los daños han sido causados por culpa del demandado para que este se haga responsable, por tanto, “*a contrario*”, si no se prueba la culpabilidad, el demandado no será responsable.

⁶⁴ Artículo 1902 de CC: “El que paga el daño causado por sus dependientes puede repetir de éstos lo que hubiese satisfecho.”

⁶⁵ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, 2016, p 377.

⁶⁶ Artículo 340.2 de la LNM: “La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama indemnización”

⁶⁷ Artículo 344 de la LNM: “La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión”.

VII.3. Requisitos de la responsabilidad

VII.3.A. Culpa

Como nos dice la LNM en su artículo 340.2⁶⁸ el accidente debe tener su origen en una acción u omisión negligente⁶⁹ en caso de que la causa del accidente haya sido el caso fortuito o se desconocen las causas, en ese caso el armador no será el responsable.

La culpa se suele atribuir por causas de incumplimiento del Reglamento internacional para prevenir abordajes como hemos visto anteriormente.

El abordaje puede ser por:

- Culpa unilateral.
- Culpa común o compartida.
- Abordaje fortuito.
- Abordaje dudoso o por causas desconocidas⁷⁰.

En el caso que estamos analizando y como hemos visto con anterioridad al analizar los incumplimientos del Reglamento, estaríamos ante un abordaje culpable común o por culpa compartida, ya que como hemos, ambos buques incumplen varias reglas del Reglamento Internacional⁷¹.

⁶⁸ Artículo 340.2 de la LNM: “El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo de este, así como los causados fuera de ellos. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario.”

⁶⁹ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, p 380.

⁷⁰ Vid CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dirs.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*, 2016, pp 383-390.

⁷¹ Vid STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, 17 de mayo de 2010, (RJ 2010/3702). el 25 de octubre de 2002, el buque pesquero “O Boavista”, de bandera española, fue abordado por el buque mercante “Mallorquín”, con bandera portuguesa. A consecuencia de dicho contacto, el buque pesquero se hundió. En la sentencia recurrida se declaró probado que el capitán del buque “Mallorquín”, a pesar de haber observado al pesquero, no duda en abandonar el puente de mando en el que se encontraba, cuando en aquel momento lo más importante era mantenerse alejado de él y evitar cortarle la proa, y se concluyó afirmando que, el incumplimiento de tales obligaciones de carácter imperativo llevadas a cabo por el capitán del “Mallorquín”, fueron causantes de la colisión con el pesquero. Seguidamente precisó el Tribunal que " ello no es óbice para olvidar a su vez las obligaciones que al patrón de este último barco le correspondía realizar conforme establece el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, cuando ambos buques se encuentran a la vista, como ocurre en el presente caso, según el cual el pesquero, aun cuando en estos casos tiene preferencia de paso respecto al mercante, debiendo por tanto mantener el rumbo, no ha cumplido con lo establecido en la regla 17.b) del citado Reglamento, que determina que deberá efectuar una maniobra que mejor pueda ayudarle a evitar el abordaje, cuando éste no pueda evitarse por la maniobra del buque que cede el paso ".

De acuerdo con la LNM, en su artículo 341 que trata sobre los abordajes por culpa compartida, se establece que, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque⁷².

De no poder establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas ocurridas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales.

Los armadores tendrán responsabilidad solidaria en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por los terceros⁷³, estos daños abarcarán tanto los daños personales como los daños materiales.

Posteriormente el armador gozará de la acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.

VII.3.B. Relación de dependencia

La responsabilidad por los daños en los casos de abordaje como hemos visto la tiene el armador.

Cabe decir que el armador no responde de todo abordaje culpable, la culpa de este se genera con la culpa de una serie de sujetos con los que el armador mantiene un vínculo, el capítulo que regula el abordaje en la LNM no determina cuales son los límites de la responsabilidad del armador.

Como comentamos anteriormente en este trabajo, el silencio de la normativa especial marítima de la LNM como el propio artículo 2.1⁷⁴ de la LNM dice, hará que se aplique la normativa civil, específicamente los artículos 1902⁷⁵ y 1903⁷⁶ párrafo cuarto del CC esto significa que se requiere que exista una relación de dependencia entre el

⁷² Vid SAP de Islas Baleares, Sección 5ª, de 12 de septiembre de 2018, (AC 2018/1708). En esta sentencia se produce una reclamación de daños y perjuicios derivados de abordaje. Hay falta de prueba de la relación de causalidad y la culpa en el abordaje. Existe la duda respecto al hecho fundamental como desencadenante del accidente que sería la mutua falta de visibilidad. Por tanto, la responsabilidad debe ser solidaria. Se atribuye del 50% de responsabilidad a cada una de las embarcaciones. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización. El artículo 341 de la LNM regula el supuesto de culpa compartida. A ello procede añadir que -ambos patrones- no se vieron, ni se oyeron en tanto al patrón del Pesquero estaba en el interior de la embarcación (distruido, pero con piloto automático), los dos tripulantes de la embarcación pequeña estaban a la caña. No se hayan evidencias claras en las pruebas practicadas como para pretender un abordaje unilateral.

⁷³ Vid Artículo 342 de la LNM

⁷⁴ Artículo 2.1 de la LNM “La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia. De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiese recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.”

⁷⁵ Artículo 1902 del CC: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.”

⁷⁶ Artículo 1903 párrafo cuarto del CC que dice que serán responsables igualmente: “Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones.”

causante del daño el empresario (armador) para que este asuma la responsabilidad del abordaje frente a los terceros.

Además, será necesario para que surja la responsabilidad que los daños sean producidos en el ejercicio de las funciones de dichos dependientes del armador.

VIII. ANALICE LA CLASE DE SEGURO QUE DEBEN TENER AMBOS BUQUES PARA CUBRIR EL RIESGO POR ABORDAJE Y HACER FRENTE A LOS DAÑOS Y PERJUICIOS DERIVADOS DEL MISMO.

VIII.1. Seguro del buque

El seguro del buque tiene por objeto el interés económico que liga a cualquier persona con el buque⁷⁷.

En el tráfico marítimo, el seguro del buque se conoce bajo la expresión seguro de cascos, por influencia anglosajona. Este seguro del buque puede ser contratado para uno o varios viajes, sean sucesivos o no, y también pueden contratarse por tiempo limitado.

En caso de contratarse el seguro del buque por viaje o tiempo limitado existen unas reglas para establecer desde que momento exacto empieza a operar el seguro hasta el momento en el que deja de operar.

Lo cierto es que la práctica habitual es la contratación del seguro del buque por tiempo⁷⁸, salvo en circunstancias tasadas en la que el buque se dirige a un astillero para efectuar una reparación, mantenimiento o desguace.

Además, cabe decir que a pesar de que el seguro del buque es un seguro de daños, también es habitual dar cobertura a la responsabilidad civil derivada de abordajes, esta cláusula es la denominada clausula “running down clause”.

Por tanto, el seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios que hayan podido causarse a otro buque.

Lo habitual en el seguro del buque es que cubra una parte de la responsabilidad civil, un tercio o un cuarto, el resto de la responsabilidad civil se suele cubrir con el seguro P&I que veremos a continuación⁷⁹.

La obligación de indemnizar nace en todos y cada uno de los siniestros que se puedan producir durante la vigencia del contrato de seguro.

VIII.2. Seguro de responsabilidad civil del naviero P&I

El seguro de responsabilidad civil del naviero por daños a terceros se conoce por la expresión P&I (Protection and Indemnity), este nombre hace referencia a los Clubes

⁷⁷ Vid ARROYO MARTINEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*, p 384.

⁷⁸ Vid GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dirs.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*, p 1148.

⁷⁹ Vid ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, RUEDA MARTÍNEZ, José-Alejo (Dirs). Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima., p 327.

de protección e indemnización⁸⁰ que básicamente son mutuas de seguro de armadores, navieros, fletantes y porteadores que están ampliamente extendidos en el sector marítimo.

Este sistema de Clubes está dominado por el derecho anglosajón, ya que los Clubes, o la mayoría de estos se encuentran en el Reino Unido o las colonias británicas.

La principal característica de los seguros P&I es que son seguros de responsabilidad frente a terceros. Estos seguros cubren por tanto la responsabilidad extracontractual. El seguro P&I satisface la indemnización al asegurado, no al tercero perjudicado.

Los seguros P&I además son seguros adicionales, ya que cubren las responsabilidades no cubiertas por el seguro marítimo ordinario. Los riesgos cubiertos por los seguros P&I son de diversa índole que enumeraremos a continuación:

- Responsabilidades por muertes.
- Lesiones o enfermedades de la tripulación, pasajeros, estibadores y personal auxiliar del naviero.
- El 25% de la responsabilidad por abordaje, que no está cubierto por la póliza del seguro del buque.
- Los daños a objetos fijos como los muelles.
- Las responsabilidades derivadas de la explotación del buque como medio de transporte.
- Los gastos de honorarios de defensa judicial.

Como última característica, el seguro P&I es un seguro mutuo o de base mutualista. El armador debe solicitar el ingreso en la asociación.

Además, las coberturas en la actualidad se siguen ampliando, cubriendo además los riesgos de guerra (War Risks) o los retrasos o huelgas (Delay by Strikes), además de las posibles responsabilidades por contaminación.

⁸⁰ Vid ARROYO MARTINEZ, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*, p 388.

IX. DETERMINE DE QUÉ ACCIONES DISPONEN LOS HEREDEROS LEGALES DE LOS DOS MARINEROS FALLECIDOS DEL B/P EL FARO PARA PERCIBIR LAS INDEMNIZACIONES QUE PUDIERAN CORRESPONDERLE POR SU FALLECIMIENTO

IX.1. Relaciones laborales en el ámbito naval

IX.1.A. Campo de aplicación

Si bien la LNM ha sido un hito para la normativa del derecho marítimo, si nos centramos en los temas de la Seguridad Social, solo hay una alusión en toda la ley, esta alusión es la del artículo 164.2⁸¹ en el que se menciona a agentes extranjeros que contraten marineros españoles.

Por tanto, para resolver esta cuestión necesitamos acudir al Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social y la Ley 47/2015, de 21 de octubre reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero que regula las especialidades del sector naval frente al Régimen General de la Seguridad Social.

La relación laboral para los trabajadores del sector denota una serie de diferencias respecto al régimen general.

Algunas de las diferencias son:

- El espacio físico limitado en el que se desarrolla el trabajo.
- La dureza de las condiciones de vida a bordo ya que se pierde la diferenciación entre jornadas de trabajo y de descanso⁸².
- El aislamiento de los tripulantes y su lejanía a sus domicilios.
- Las elevadas tasas de siniestralidad.
- La condición de trabajadores a tiempo parcial debido a la estacionalidad del sector, que depende mucho del tiempo, las mareas y campañas por las diferentes especies marinas.
- La extraterritorialidad.

⁸¹ Artículo 164.2 de la LNM: “los agentes extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes deberán concertar un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el régimen de la Seguridad Social española para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación.”

⁸² Vid STS, Sala de lo Social, Sección 1ª de 25 de octubre de 2005, (RJ 2005/251067) en esta sentencia se discute si el accidente que produjo la muerte del marinero se produjo en su descanso, pero finalmente, a pesar de que el marinero se encontraba en estado etílico, a pesar de ellos desde la salida a puerto hasta la entrada se considera que el trabajador se encuentra disponible para realizar tareas que puedan surgir.

- El carácter hostil del medio donde se desarrolla la actividad laboral⁸³.
- Entre otros factores diversos.

Si analizamos los datos estadísticos del número de pensiones de viudedad del Régimen General en comparación con el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, no nos debe sorprender que el régimen especial solicita un 28,26% más pensiones de viudedad que el Régimen General⁸⁴ (Datos del año 2007), esto reafirma el carácter especialmente hostil del lugar de trabajo de los trabajadores del mar.

Por tanto, se hace preciso establecer programas específicos para el sector marítimo-pesquero para que este sector tenga una protección diferenciada por su marcado carácter peligroso.

En la Ley 47/2015 se habla del alcance de la expresión “trabajador de mar” que tiene un alcance amplio que acoge en su definición no solo a los trabajadores que se encuentran a bordo de un buque, si no a un colectivo mucho más amplio y diverso.

Cuando ocurre un abordaje entre dos o más buques estamos ante un hecho ilícito⁸⁵, del que emanan acciones penales y acciones civiles.

Por lo general un abordaje pone en marcha una acción penal a fin de que pueda ser tipificado como un delito o una infracción punible, y luego se pueda identificar al responsable y se le aplique la correspondiente sanción.

Las acciones civiles tienen por objeto la reparación de los daños y perjuicios surgidos como consecuencia del abordaje. Los tripulantes ejercitan una acción de regreso contra el armador, con quien les liga un contrato de trabajo, por los daños corporales, y en caso de muerte los que deberán ejercitar esta acción serán los derechohabientes⁸⁶.

⁸³ Vid STS, Sala de lo Social, Sección 1ª de 22 de noviembre de 2004, (RJ 2005/37531) en la que se declara la inadmisión del recurso de casación a ASEPEYO Mutua de accidentes de trabajo y enfermedades de la seguridad social y empresa Pesquería Pío Baroja S.A. sobre viudedad e indemnización, a pesar de haberse detectado altas tasas de alcohol en la sangre de los fallecidos, se ha acreditado que estos han seguido las medidas de seguridad puestas en el trabajo, y que este accidente no puede deberse como única causa el alcohol. Por tanto, la fue condenada a pagar la indemnización de viudedad más las costas de dicho recurso.

⁸⁴ Vid FONTINOPOULOU BASURKO, Olga (Coord). *Jornada sobre la seguridad social de los trabajadores del mar*. Bilbao: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Primera edición, 2007, p 17. Donde el autor suministra información consultada en la SS en www.seg-social.es/inicio

⁸⁵ Vid. GOÑI ETCHEVERS, José Luis. *Temas de derecho marítimo*. Navarra, Aranzadi, 2016, p 82.

⁸⁶ Vid STS, Sala de lo Social, Sección 1ª de 5 de junio de 2008, (RJ 2008/250358) en la que la viuda del mariner o fallecido reclama a la Mutua Gallega de Accidentes de Trabajo y a la empresa pesquera la viudedad y orfandad. Se analiza el supuesto en el que el mariner o fallece por una patología cardíaca que generó la muerte en tiempo y lugar de trabajo. El día anterior a la muerte el mariner o se encontraba mal y no prestó servicios, siendo encontrado al día siguiente muerto en su camarote. En el caso de los trabajadores en pesqueros el tiempo de descanso se considera relativo, y más que períodos de descanso son períodos de guardia de localización permanente en disposición de ser llamado en cualquier momento para tareas imprevisibles. Esto implica que el tiempo de trabajo a bordo se extiende a todo el tiempo de estancia en el barco desde la salida del puerto hasta el regreso a este. Por tanto, se inadmite el recurso de casación de la Mutua Galega y se declara a esta al pago de las costas.

IX.1.B. Entidad gestora específica y Seguridad Social

La protección social de los trabajadores no corresponde al Instituto Nacional de la Seguridad Social como ocurre en el Régimen General, sino que corresponde al ISM que actúa bajo la tutela del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Cada embarcación constituye un centro de trabajo⁸⁷ y debe tener asignado un código de cuenta de cotización propio.

Tanto los armadores como los trabajadores autónomos deberán asegurar la protección de las contingencias por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a lo que se refiere a sí mismos con el ISM o con una Mutua Colaboradora de la Seguridad Social, y en caso de tener empleados deberán hacerlo como empresarios de los trabajadores por cuenta ajena que empleen.

En el Régimen Especial de Trabajadores del Mar los trabajadores se clasifican en 3 grupos de cotización⁸⁸, que se categorizan dependiendo de las características de los buques en los que trabajan.

IX.1.C. Prestaciones específicas

En materia de prestaciones también existen una serie especialidades en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar.

Respecto a las prestaciones por muerte y supervivencia, que son las que afectan en el caso que estamos estudiando, en el caso de muerte se pueden otorgar alguna de las siguientes prestaciones:

- Auxilio por defunción.
- Pensión vitalicia por viudedad.
- Prestación temporal de viudedad⁸⁹.
- Pensión de orfandad⁹⁰.
- Pensión vitalicia en favor de familiares.

⁸⁷ Vid FONTINOPOULOU BASURKO, Olga (Coord). *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente del mar*. Bilbao: Gomylex, Primera edición, 2014, p 95.

⁸⁸ Vid MARTÍNEZ GIRÓN, Jesús, ARUFE VARELA, Alberto, CARRIL VÁZQUEZ, Xosé Manuel. *Derecho de la Seguridad Social*. Barcelona: Atelier, Cuarta edición, 2017, p 212.

⁸⁹ Vid STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 18 de julio de 1983, (RJ 1983/4065) del caso del buque petrolero URQUIOLA, donde el capitán del buque fallece como consecuencia de la explosión del buque a causa del choque del buque con una aguja que no estaba señalada en la cartografía.

⁹⁰ Vid STS, Sala de lo Social, de 18 de junio de 2001, (RJ 2001/6307) en la que la demandante reclama la pensión de viudedad y orfandad contra el Instituto Social de la Marina para unos hechos en los que el fallecido no se encontraba dado de alta en la SS en el momento del fallecimiento por causas de alcoholismo, el fallecido fue encontrado muerto debajo de un puente en Madrid y como causa de muerte fue un derramamiento de sangre con motivo de una hemorragia de alcohol debido posiblemente a la ingesta de alcohol. Al no ser posible que el fallecido estuviese dado de alta en la SS por estar incapacitado, el TS entiende que la familia no debe sufrir las consecuencias de esta baja en la SS si el fallecido siempre ha cotizado en la SS y la existencia del este de la SS es para atender a este tipo de situaciones de necesidad familiares, por tanto, se determina que se concedan las indemnizaciones que correspondan reglamentariamente.

- Subsidio temporal.
- Indemnización especial a tanto alzado en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional.

Todas estas prestaciones se otorgan sin que signifique ninguna especialidad⁹¹ al Régimen General, por tanto, se aplicarían las normas previstas en el Régimen General, o en su caso, el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

⁹¹ Vid GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dirs.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*, p 275.

X. CONCLUSIONES GENERALES

PRIMERA. – El contrato de practica es un contrato auxiliar de la navegación, bilateral, oneroso y forzoso (para buques 500GT o de más de 500GT) que se celebra de forma consensual entre el práctico y el armador, en el cual el práctico se compromete a asesorar al capitán de un buque con el fin de realizar las maniobras necesarias para la navegación segura en aguas portuarias o adyacentes. El práctico no sustituye la superior autoridad de mando del capitán, aunque en la práctica las instrucciones de navegación las imparta directamente el práctico. La actuación del práctico es la de un mero asesor experto en la navegación portuaria. El práctico será responsable de los daños producidos al barco o a terceros a causa de inexactitud u omisión en el asesoramiento de este.

SEGUNDA. – Se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques o embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas. En el supuesto estamos analizando se produce un choque entre un buque quimiquero y un buque pesquero en el que el buque quimiquero (B/Q Laso) choca con el costado de babor del buque pesquero B/P El Faro y este último se hunde a causa de este choque. Podemos encuadrar este supuesto en la figura de abordaje sin ninguna duda al respecto.

TERCERA. – Las maniobras efectuadas tanto por el B/Q Laso como por el B/P El Faro no se corresponden con una buena práctica marinera ni con el Reglamento Internacional. La vigilancia realizada por el B/P El Faro es nula y la realizada por el B/Q Laso es errónea y deficiente. Respecto a la velocidad, ninguno de los dos buques mantiene una velocidad a la que sea capaz de evitar todo posible riesgo de abordaje, en el caso del B/P El Faro debemos analizar si en algún momento fueron conscientes de la presencia del B/Q Laso, ya que no se dice nada al respecto en el enunciado de los hechos de este caso. Ambos buques se encuentran en situación de vuelta encontrada y por tanto en riesgo de abordaje, pero ninguno de los dos realiza las maniobras establecidas en el Reglamento, que consisten en caer a estribor. El B/Q Laso cae a babor, lo cual es un claro incumplimiento del Reglamento. Las maniobras efectuadas por el B/Q Laso no son lo suficientemente amplias para poder ser apreciadas por el B/P El Faro, son poco evidentes e inapreciables, justo de la manera contraria a como se deben efectuar las maniobras según el Reglamento, de forma añadida a todo esto, al caer a babor el B/Q Laso no realiza las pitadas reglamentarias que consistirían en dos pitidos cortos para indicar “caigo a babor”.

CUARTA. – La responsabilidad del abordaje tanto en la regulación anterior a la LNM como en la LNM es una responsabilidad de tipo extracontractual. la responsabilidad por el abordaje pertenece al armador, y esta responsabilidad es directa, no es necesario interponer acciones de resarcimiento contra el dependiente culpable del abordaje. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama indemnización. En este caso estamos ante un caso de culpa común y habrá que determinar el grado de culpa de cada uno de los buques que dependerá en gran medida de las pruebas que se aporten en el juicio.

QUINTA. – para hacer frente a los daños del buque debemos hacer referencia al seguro del buque que tiene por objeto el interés económico que liga a cualquier persona con el buque. a pesar de que el seguro del buque es un seguro de daños, también es habitual dar cobertura a la responsabilidad civil derivada de abordajes, esta cláusula es la denominada clausula “running down clause”. Por otro lado, existe el seguro de responsabilidad civil del naviero por daños a terceros se conoce por la expresión P&I (Protection and Indemnity). Los seguros P&I son seguros adicionales muy extendidos en el sector naval y cubren riesgos de diversa índole y entre ellos las responsabilidades por muerte.

SEXTA. – La protección social de los “trabajadores del mar” no corresponde al Instituto Nacional de la Seguridad Social como ocurre en el Régimen General, sino que corresponde al Instituto Social de la Marina que actúa bajo la tutela del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Los herederos legales de los marineros fallecidos deberán solicitar al ISM o a la correspondiente Mutua colaboradora las prestaciones correspondientes dependiendo de cada caso concreto, que podrán ser: Auxilio por defunción; Pensión correspondiente (Orfandad o viudedad vitalicia o temporal dependiendo del caso); Indemnización especial a tanto alzado. Además, los herederos legales podrán dirigirse contra ambos armadores y sus seguros en caso de ser posible, para reclamar la posible responsabilidad civil que puedan tener ambos armadores por los hechos acontecidos. Por último, me parece importante mencionar que contra los seguros P&I el tercero perjudicado no se puede dirigir, ya que los Clubs P&I están sujetos a la normativa anglosajona, ya que por regla general como hemos comentado, todos estos Clubs P&I se encuentran ubicados en Londres. Pero de ser así, el tercero debe dirigirse contra el armador (Que es el responsable), y en caso de ser este condenado culpable, deberá indemnizar a los terceros perjudicados y posteriormente el seguro P&I pagará al armador por dicha indemnización.

XI. BIBLIOGRAFÍA

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Compendio de derecho marítimo*. Madrid: Tecnos, Sexta edición, 2017.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Curso de derecho marítimo*. Navarra: Aranzadi, Tercera edición, 2015.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, RUEDA MARTÍNEZ, José-Alejo (Dir.). *Comentarios a la ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima*. Cizur Menor (Navarra): Thomson Reuters, Civitas, Primera edición, 2016.

CAMPUZANO Ana Belén y SANJUÁN Enrique (Dir.), *Comentarios a la ley de navegación marítima*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2016.

FONTINOPOULOU BASURKO, Olga (Coord). *Jornada sobre la seguridad social de los trabajadores del mar*. Bilbao: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Primera edición, 2007.

FONTINOPOULOU BASURKO, Olga (Coord). *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente del mar*. Bilbao: Gomylex, Primera edición, 2014.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis. *Compendio de derecho marítimo español*. Madrid: Marcial Pons, 2016.

GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, QUINTÁNS EIRAS, M^a Rocío y DÍAZ DE LA ROSA, Angélica (Dir.). *El derecho marítimo en los nuevos tiempos*. Navarra: Civitas, Primera edición, 2018.

GOMEZ CALERO, Juan. *Derecho de las averías y de los accidentes marítimos*. Madrid: Marcial Pons, 1992.

GOÑI ETCHEVERS, José Luis. *Temas de derecho marítimo*. Navarra: Aranzadi, 2016.

MARTÍNEZ GIRÓN, Jesús, ARUFE VARELA, Alberto, CARRIL VÁZQUEZ, Xosé Manuel. *Derecho de la Seguridad Social*. Barcelona: Atelier, Cuarta edición, 2017.

SALINAS, Carlos F. *Los abordajes en la mar*. Barcelona: Logis Book, 2004.

SIERRA NOGUERO, Eliseo. *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques*. Madrid: Fundación Mapfre, 2016.

ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki. *El practicaaje*. Madrid: Marcial Pons, 2013.

XII. JURISPRUDENCIA:

XII.1. Tribunal Supremo

STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 18 de julio de 1983, (RJ 1983/4065)

STS, Sala de lo Civil, de 6 de octubre de 1989, (RJ 1989/6892)

STS, Sala de lo Social, de 18 de junio de 2001, (RJ 2001/6307)

STS, Sala de lo Civil, de 17 de marzo de 2003, (RJ 2003/2750)

STS, Sala de lo Civil, Sección única, de 13 de junio de 2003, (RJ 2003/4127)

STS, Sala de lo Social, Sección 1ª, de 22 de noviembre de 2004, (RJ 2005/37531)

STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 28 de septiembre de 2005, (RJ 2005/7153)

STS, Sala de lo Social, Sección 1ª de 25 de octubre de 2005, (RJ 2005/251067)

STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª de 26 de marzo de 2007 (RJ 2007/2346)

STS, Sala de lo Social, Sección 1ª de 5 de junio de 2008, (RJ 2008/250358)

STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 17 de mayo de 2010, (RJ 2010/3702)

STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 18 de noviembre de 2010, (RJ 2010/110)

STS, Sala de lo Civil, Sección 1ª, de 23 de mayo de 2011, (RJ 2011/3984)

XII.2. Audiencia Provincial

SAP de Barcelona, Sección 15ª, de 5 de marzo de 2015, (RJ 2015/104852)

SAP de Lugo, Sección 1ª, de 22 de enero de 2016, (AC 2016/312)

SAP de Islas Baleares, Sección 5ª, de 12 de septiembre de 2018, (AC 2018/1708)